

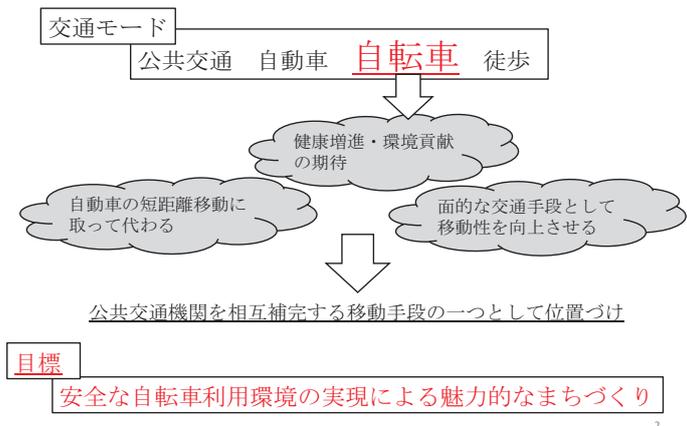
# 目次

- 1 自転車の位置づけと施策の方向性
- 2 自転車の利用状況と駐輪実態
- 3 整備事例
  - (1) 南2西4五番街駐輪場
  - (2) その他駐輪場

## 札幌市の自転車施策の取組み ～都心部における駐輪場整備について～

札幌市建設局総務部自転車対策担当課

### 1 自転車の位置づけと施策の方向性



### 2 自転車の利用状況と駐輪実態



### 2 自転車の利用状況と駐輪実態

しかし、都心部では・・・



### 2 自転車の利用状況と駐輪実態



### 3 整備事例 (1) 南2西4五番街駐輪場

- 概要
- ・平成28年4月供用開始
  - ・収容台数467台
  - ・事業費214百万円



### 3 整備事例 (1) 南2西4五番街駐輪場

#### ○事業化の経緯

都心交通研究会  
・構成員  
商店街、大型店、町内会、  
交通・運輸関係団体、学  
識経験者  
・事務局  
大通まちづくり会社  
定期的に都心部における  
交通課題の検討、解決方法  
などの話し合いを実施



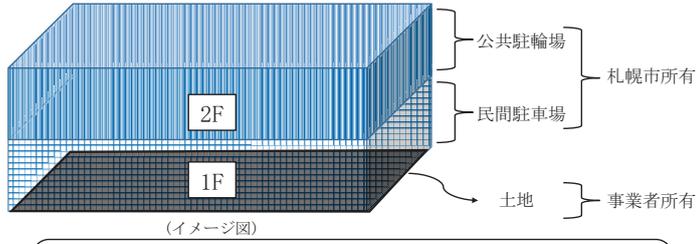
都心の限られた空間で駐輪場の整備は困難だ。  
既存の空間を活用できないか。  
都心部の放置自転車問題に着目  
放置自転車の分布から民間の青空駐輪場を活用したらどうか。  
事業化に交渉

民間の既存の土地を複層化し、民間事業は継続したまま新たに生み出した際に駐輪場を整備することで合意

事業化のキーポイントは、「地元や事業者の協力」

### 3 整備事例 (1)南2西4五番街駐輪場

#### ○財産所有状況



土地(事業者所有)：事業者の協力により札幌市に無償貸付  
 建物(札幌市所有)：民間駐輪場として営業している1階部分を  
 事業者は無償貸付

⇒ 建物に対する事業者側の負担(建設費、課税等)は、なし。

8

### 3 整備事例 (1)南2西4五番街駐輪場

#### ○効果

駐輪場整備、周辺の放置禁止区域の指定及び自転車撤去により、  
 放置禁止区域内には436台(H27.7時点)あったが、  
 現在(H30.7時点)では50台にまで減少した。



9

### 3 整備事例 (2)その他駐輪場

#### ○北1西1地下駐輪場

##### 概要

- ・平成30年4月供用開始
- ・収容台数868台
- ・事業費365百万円

再開発事業で床を取得し駐輪場を整備。



10

### 3 整備事例 (2)その他駐輪場

#### ○西2丁目線地下駐輪場

##### 概要

- ・令和3年度供用開始予定
- ・収容台数約1,300台

道路下に整備。地下鉄に直結。



#### ○南2西3再開発駐輪場

##### 概要

- ・令和5年度供用開始予定
- ・収容台数約750台

再開発事業で床を取得し駐輪場を整備。



11

# ポロクルを通したまちづくり ～持続可能なシェアサイクルへの挑戦～



認定NPO法人ポロクル 熊谷美香子

## 1.ポロクルの系譜



### ②2011年度～2014年度 ソーシャルビジネスの挑戦



【2011年度～2014年度】株式会社ドームコンモビリティデザイン（DMD）設立。「地域に愛されるポロクル」を目指し、サイクルシェアリング事業を開始。この事業を通じ、社会が抱える課題解決のきっかけとなる活動に取り組む。

**DMD** 都市や地域における移動のしやすさを追求し、豊かな人間環境の創造に貢献します。

●にぎわい創出 ●CO<sub>2</sub>排出削減 ●放置自転車減少 ●マナー向上

課題解決のきっかけに...

ビジネス → ソーシャルビジネス

●にぎわい創出 ●ホテルフロントで受付開始 ●CO<sub>2</sub>排出削減 ●環境省「北海道smart move大作戦」

「smart move」

●放置自転車対策 ●放置自転車問題で困っている企業と連携

パレケードから

ポロクルポートへ

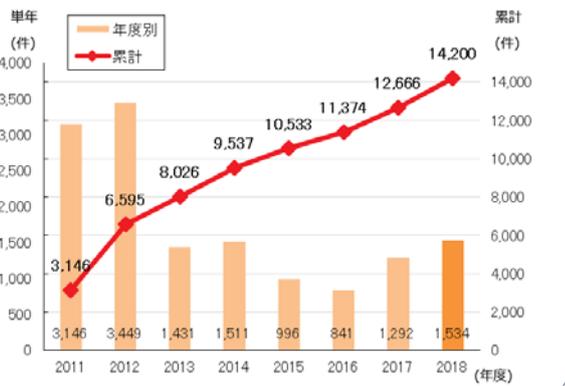
●自転車マナー向上 ●北海道警察主催マナーイベントに参加、市民へメッセージ

## 2. 移動手段としての成果



### ①会員登録状況

会員登録件数(累計・年度別)

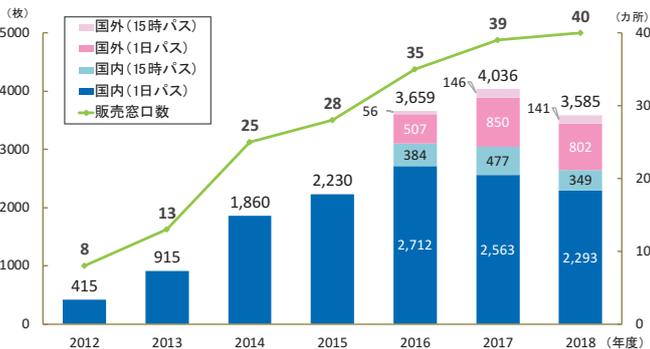


## 2. 移動手段としての成果



### ③観光利用状況

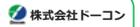
観光バス販売枚数と販売窓口数の推移



## 1.ポロクルの系譜



### ①2008年度～2010年度 草創期「チーム自転車創業」



新規事業 我々が有している知識・技術・ネットワークを活用し、レンタサイクル・地域コーディネートなど  
検討開始 民間ビジネスの実践を通じて、自転車文化を創造するとともに、快適で魅力的な自転車利用環境を創出する。

【2008年度】社内有志による「チーム自転車創業」が、新規事業としてのコミュニティサイクルの可能性について検討開始。有識者等による任意団体「北海道モビリティデザイン研究会」を発足、学生を交えた体験型検討会を開催。

【2009年度～2010年度】環境省の公募にて採択され「コミュニティサイクル社会実験」を実施。札幌の企業とサイクルポート・オペレーションシステムを開発、NTTドコモと決済システムなどを開発。

20世紀からの負の遺産  
交通渋滞、放置自転車、自転車事故  
環境悪化

21世紀の新しい  
交通イノベーション

システム提供

地球温暖化対策(CO2削減)  
交通環境の改善  
街の魅力の向上  
良質な生活環境の形成

●2008年「北海道モビリティカフェ」●

## 1.ポロクルの系譜



### ③2015年度～現在 新しい社会モデルへの挑戦



【2015年度～現在】都市が抱える社会的な諸問題の解決に、ポロクルをより一層役立てたい、誰もが参加できる取り組みを。⇒特定非営利活動法人ポロクルを設立、事業を継承。2016年9月には、社会貢献活動等の実績が「より客観的な基準において高い公益性を持っている」と、札幌市より「認定NPO法人」として認定を受ける。

認定NPO法人ポロクル

協働

NPO法人 ezorock

車道左側走行

ハンドサイン

Vision (目指す未来)

Mission (使命)

4つの取り組み

ルール・マナー啓発活動をしながら運営 ⇒ 若者が市民の模範、気づききっかけをつくる

## 2. 移動手段としての成果



### ②利用状況

利用回数(累計・年度別)



## 3. 自転車利用環境向上に向けた取り組み



### ①空間整備・マナー向上への取り組み

クルーによる開始式の参加 (西5丁目線)

車道乗り入れ型のサイクルポート (北1条通)

クルーによる模範走行 (西5丁目線)

サイクルポートとポートでの啓発 (北1条通)

### 3. 課題解決に向けた取り組み

#### ② 放置自転車対策としての取り組み (札幌駅西側を例として)



### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

#### ① ポロクルが抱える課題

##### 【不安定な収支構造】

- ・ 数千万円の運営コストに対し、ポロクルの売り上げは1/5程度
- ・ 会費、寄付に頼らざるを得ない収支構造
- ・ 事業継続のためには、コストダウンと利用増がラスト ⇒ 全国的な課題でもあり

##### 【自転車・ポートの老朽化】

- ・ メンテナンスコストが年々増加

##### 【システムの老朽化 (FOMA網)】

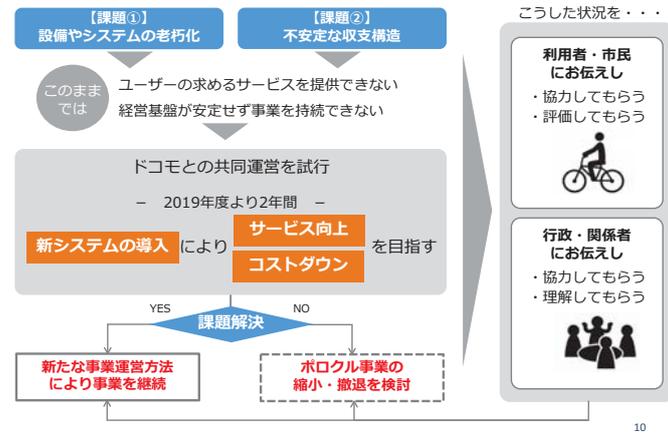
- ・ 通信障害が頻発 (2020年代に終了、一昔前のユーザビリティ)
- ・ 独自開発のため、改修コストは膨大

収支構造



### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

#### ② 課題の解決に向けて



### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

**自転車**  
電動アシスト付へ  
従来のシティサイクルから、電動アシスト付の自転車へ。貸出・返却も自転車に搭載している操作パネルにて行います。(350台)

**ラック・看板**  
簡易な形状に  
システムやバッテリーが搭載されていたラック・看板は、簡易な形状に変更しました。(ポート数39カ所 8/24現在)

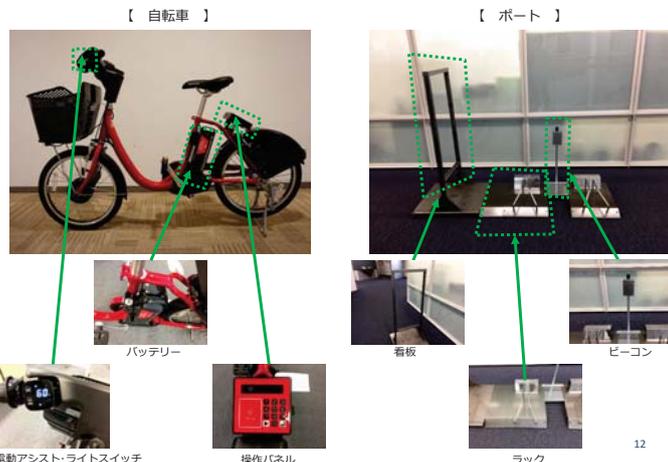
**スマートフォン**  
アプリの活用  
ドコモシステムを導入することで、スマートフォンアプリを使っての会員登録やポート検索などの情報提供が可能になりました。

**サービス内容の見直し**  
利用可能時間や、登録方法・認証・決済・利用料金などの見直しを図り、サービスの向上と持続可能な事業に向けた検証を行います。  
営業期間: 4/26-10/31  
営業時間: 貸出7:00-21:30 返却7:00-22:00  
1回会員 最初の60分150円  
月額会員 基本料金1,800円ほか

**申込窓口の拡大 (コンビニや観光webサイトとの連携)**  
全国のコンビニや世界中からアクセス可能な観光webサイトから、観光に便利な1日/パスの申し込みが可能となります。

**全国同一IDで使える**  
出張先でも観光でも、いつものICカードで連携先のシェアサイクルが利用可能になりました。

### 4. NTTドコモとの共同運営の試行



### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

#### ③ 見えてきた成果

- ・ 昨年までの8年間の累計登録会員数は約14,200件、そのうちアクティブユーザーは3割程度
- ・ ユーザーは再登録が必要だが、2か月で9,924件
- ・ 現在も1日あたり60件程度増加中



超速報!

8/26現在  
会員登録数  
11,450件!

### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

- ・ 2年目に記録した最大利用回数1,120回/日を大きく超える1,497回/日を記録
- ・ 7月末までで収入は約1.5倍



・ 昨年比 平日は1.9倍、休日は2.2倍の利用回数

### 4. NTTドコモとの共同運営の試行

- ・ AIを用いて貸出返却需要を予測し、自転車再配置の最適化を図る
- ・ 物流スーパー?! 運送会社との連携など、再配置業務の効率化へ向けた取り組みも視野に



**● 目指したいのは・・・**

- ・ 収支改善は一定程度見えてきたものの、まだまだ道のり半ば  
⇒ 収支改善へのあくなき挑戦を継続
- ・ 公共交通と連携したMaaS展開の一員となる  
⇒ 社会的ポジションの獲得と収支改善双方の意味合いから
- ・ 市民、観光客に新たなライフスタイルを提供したい  
⇒ 利用者目線で統合された移動サービスとして

**● 事業継続のためには・・・**

- ・ 民間の1セクターだけで継続していくことは非常に難しい

⇒ 役割分担していただけるプレイヤーを募集中です！

# 都市交通としての自転車

～横浜市における取組～



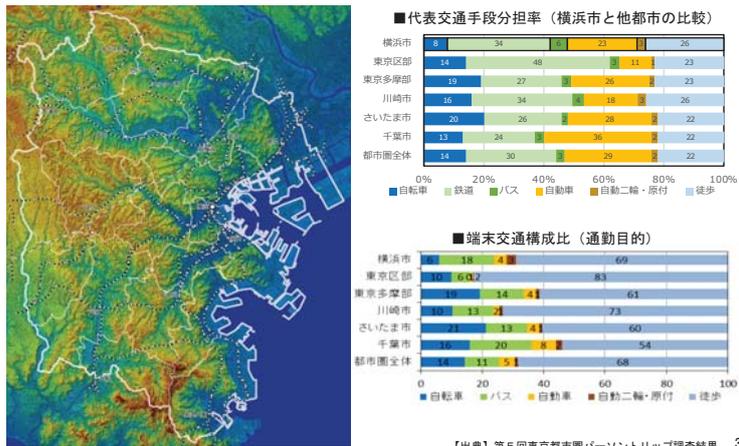
令和元年8月30日  
横浜市 道路局  
交通安全・自転車政策課長 酒井

## 都市交通としての自転車～横浜市の取組～

### ◆目次

- ・ 横浜市の自転車の利用状況
- ・ 横浜市における駐輪施策
- ・ 横浜都心部コミュニティサイクル事業

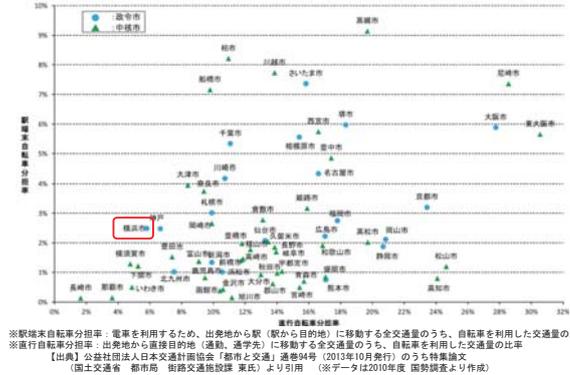
## ■横浜市の自転車の利用状況



## ■横浜市の自転車の利用状況

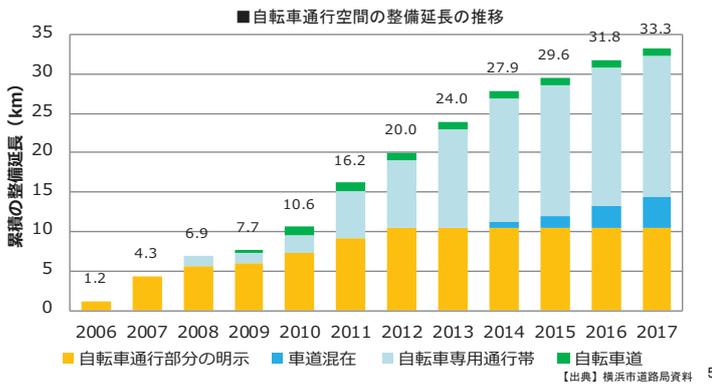
起伏のある地形  
⇒低い自転車利用の割合（駅端末、代表交通手段）

■通勤通学時の「駅端末自転車分担率」と「直行自転車分担率」との関係



## ■横浜市の自転車の利用状況

自転車通行空間整備は、少しずつではあるが、整備を促進  
⇒自転車利用促進のためには、さらなる整備が必要



## ■横浜市における駐輪施策

◎背景および主な取組

市内96駅周辺の放置自転車台数：約7万3千台（昭和59年10月）  
⇒通行の障害・危険など生活環境が悪化

「横浜市自転車等の放置防止に関する条例」の策定（昭和60年10月1日施行）

<条例の主な内容と放置自転車対策の取組>

- ・ 自転車駐車場の設置 ⇒ 市営駐輪場の設置及び管理運営
- ・ 適正な駐車方法の指導・啓発 ⇒ マナーアップ監視員による声掛けや札付
- ・ 民営自転車駐車場の育成 ⇒ 民営駐輪場整備に対する整備費の助成
- ・ 自転車等放置禁止区域の指定 ⇒ 禁止区域内の放置自転車の移動、保管・返還

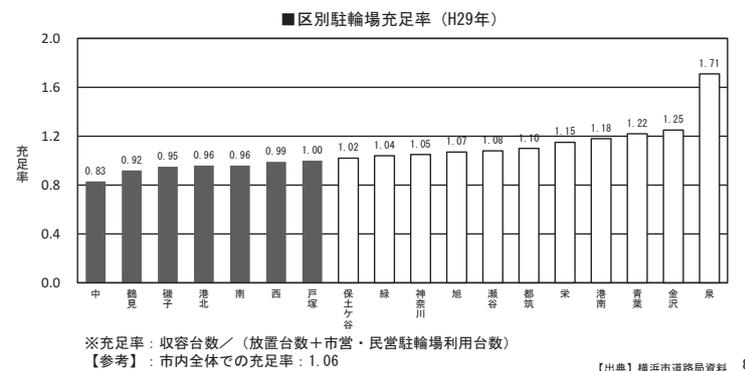
## ■横浜市における駐輪施策

市全体では、移動台数・放置台数ともに、ピーク時よりも大幅に減少  
⇒市全体では、駐輪場は充足傾向



## ■横浜市における駐輪施策

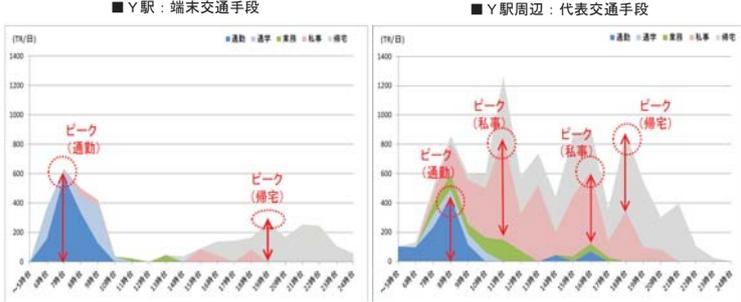
充足率は区によって差がある  
⇒駐輪場のニーズは地域によって大きく異なる



## 横浜市における駐輪施策



通勤・通学を対象とした末端交通手段と、駅周辺における代表交通手段のピークが異なる  
⇒従来の通勤・通学だけでない駐輪対策が必要

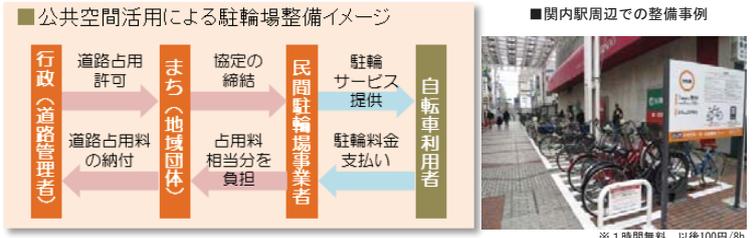


【出典】第5回東京都圏内パーソントリップ調査より作成 9

## 横浜市における駐輪施策



◎地域主体での公共空間活用による駐輪場整備のしくみづくり  
□商店街などを中心に、地域が主体的に道路などの公共空間を路上駐輪場として活用できる仕組み  
□現在、関内駅（イセザキ・モール）、鶴見駅等で事業中



## 横浜市における駐輪施策



◎駐輪場附置義務制度の制定  
□「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」を制定（2018年3月）  
・一定規模以上の集客施設や共同住宅等を対象に、自転車駐車場の設置を義務付けるもの  
・集客施設は、建築確認申請における関係規定

■【横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例】の主な内容

指定区域	市街化区域
対象施設	一定規模以上の集客施設及び共同住宅等 ※施設を新築または増築する場合
設置台数	算定方法を用途別・規模別に設定 ※特定商業地域（容積率600%以上の地域）は別途緩和基準を設定
設置位置	敷地内または敷地からの歩行距離がおおむね50メートル以内の場所
罰則規定	命令違反、報告の未実施などの場合、罰則規定あり ※命令違反：50万円以下の罰金、報告・資料の未提出：20万円以下の罰金など

## 横浜市における駐輪施策



◎駐輪施策の課題等  
□維持・管理の視点からは、公設公営タイプの限界  
⇒民設・民営タイプの推進  
課題等：既存駐輪場の持続可能な運営手法  
・通勤・通学を対象とした駐輪施策からの転換  
⇒「横浜市自転車駐車場の附置等に関する条例」の制定  
課題等：既存の集客施設の対応  
地域の状況に応じたきめ細かな駐輪施策  
・電動アシスト付自転車の普及による車両の大型化  
課題等：大型化にともなう収容台数の減  
・バイク対応  
課題等：駅末端交通としてのバイクの位置づけ  
(公共交通機関であるバス交通との競合 等)

## 【参考】横浜市自転車活用推進計画 (2019~2028年度)



基本理念：賑わいと回遊性のあるまちづくりを目指し、日常からレジャーまで、誰もが安心して快適に楽しめる自転車環境をつくる

- まもる**：自転車の安全利用に必要な、ルール・マナーを伝える
- はしる**：安全・快適に自転車を利用できる通行環境をつくる
- とめる**：自転車を適切に停められる駐輪環境をつくる
- いかす**：自転車をココハマでの暮らしやまちづくりにいかす

## 横浜都心部コミュニティサイクル事業



■サイクルポートマップ(2018年11月現在)

【出典】横浜都心部コミュニティサイクル「ペイバイク」リーフレット

■電動アシスト付自転車

■サイクルポート

## 横浜都心部コミュニティサイクル事業



◎都心部コミュニティサイクル事業の主な経緯

- パーク&サイクル社会実験（道路局）  
期間：平成13年8月から約3か月
- 横浜都心部レンタサイクル回遊実験（都市計画局）  
期間：平成16年10月から約2か月
- 横浜都心部コミュニティサイクル事業社会実験  
期間：平成21年10月末から約1カ月
- 横浜都心部コミュニティサイクル事業長期社会実験  
期間：平成23年4月から3年
- 横浜都心部コミュニティサイクル事業本格実施  
期間：平成26年4月末から現在

## 横浜都心部コミュニティサイクル事業



1 事業概要

- 主体：実施主体：横浜市都市整備局  
運営主体：株式会社ドコモ・バイクシェア
- 目的：都心臨海部の利便性・回遊性の向上による、都心部の活性化、観光振興および低炭素化への寄与
- 期間：平成26年4月1日～令和4年3月31日まで（令和6年度末まで延長可能）
- 地域：MM21地区及び関内地区を基本（中区・西区・南区・神奈川区内の一部地域）
- 規模：自転車 約770台、サイクルポート84か所（令和元年6月30日時点）
- 料金：登録料金 無料（※利用料金（基本料+利用料）は、下表参照）

プラン	基本料(税抜)	利用料(税抜)	決済方法
1回利用	150円/回	最初の30分 0円	クレジットカード
月額会費	2,000円/月	超過30分毎 150円	-
法人会費	2,000円/月	-	-

- その他
  - ア 利用時間：H31.4.8より、一部ポートを除き24時間（従前は6:00~22:00）
  - イ 相互利用：H31.4.8より、ペイバイク会員は東京・仙台・奈良などの当該事業の運営主体が運営している他エリアにて会員登録なしで利用可能

◎ 利用状況(登録者数と利用回数)の推移

・ 本格実施から約5年が経過し、登録者数・利用回数ともに大幅に増加

【参考】 令和元年6月末の登録者数：約98,000人  
1日あたりの利用回数：約1,980回/日(最大)



◎ コミュニティサイクル(シェアサイクル)事業の課題等

① 持続可能な事業スキームの確立

・ 現状では採算がとれておらず、広告事業などの付帯事業の増加により採算が見込まれる状況

⇒ コミュニティサイクルを都市に必要な装置ととらえ、他地区への拡大を図るためには、採算可能な事業スキームの確立が急務

② サイクルポートの貸付等

・ 民間事業者単独による事業となった場合、ポート貸付にあったの基準がない(先着or公募、一括or個別、有料or無料・減免等)

⇒ 道路等公共空間をサイクルポートを貸し付けるにあたっての統一的な仕組みづくりが急務

③ 公共の役割

・ 導入や、普及促進にあたって、公共の役割が不明確

⇒ サイクルポートの貸付含め、公共の支援のあり方について整理が必要

【参考】 横浜横須賀サイクルスタンプラリー(2019/3/1~6/9)



御清聴、ありがとうございました